

Brussel X

Onfatsoenlijke fascinaties

Kristiaan Borret

De biotoop van Xaveer De Geyter, zijn huis, zijn kantoor, velen van zijn medewerkers is sinds kort Brussel. Maar was dat in gedachten niet reeds lang zo? Want de stedenbouwkundige brutaliteiten die van Brussel een fantastische stad maken, horen ongetwijfeld thuis bij de fascinaties en interesses die aan de ontwerpen van Xaveer De Geyter Architecten ten grondslag liggen. Het dissonante Brusselse stadsbeeld kan zelfs als embleem gelden voor de opvattingen over stadsontwerp en stedenbouw die Xaveer De Geyter Architecten laat blijken.

Brussels schitterende brutaliteit

Brussel is geen grootstad pur sang, ze is dankzij adoptie een metropool geworden. Pas sinds een resem internationale instellingen en netwerken de stad na de Tweede Wereldoorlog als vestigingsplaats uitkoos, telt Brussel internationaal mee. De explosieve toename van hotels, congressen, hoofdkwartieren, diplomatieke vertegenwoordigingen, lobbyisten en journalisten in het zog van de EC- en NATO-zetels heeft inmiddels aan Brussel een prominente plaats opgeleverd in allerlei rangschikkingen van *global cities*.

In visueel-ruimtelijk opzicht is de stad helemaal niet van hetzelfde kaliber. Omdat de internationale status Brussel nogal pardoos overkwam, is het stedelijk weefsel geenszins geleidelijk mee geëvolueerd. De laat-twintigste-eeuwse grootstedelijkheid van Brussel spiegelt zich dus niet in een traditioneel grandioos grootstadsbeeld maar komt op een minder vanzelfsprekende manier tot uitdrukking.

Aanvankelijk verliepen grootscheepse stedenbouwkundige transformaties zoals voor de nieuwe kantoorbuurten aan het Noordstation en rondom het Schumannplein volgens de meest rauwe moderniseringsdrang. Vandaag heeft die indrukwekkende tabula rasa aanpak plaats gemaakt voor schijnbaar meer subtiele transformatiewijzen. De vastgoedsector doet met allerlei drastische restyling-, vervangings- en verdichtingsprojecten termen als “façadisme” en “bruxellisation” ingang vinden. Breken en bouwen is in de hoofdstad nog steeds de gang van zaken en is in wezen een schitterend proces. Niet als een stad, maar als een stuk uitrusting wordt Brussel voortdurend aangepast aan nieuwe noden.

Deze botte instrumentaliteit toont zich nog het best in de wijze waarop men de verkeersinfrastructuur van het stadscentrum uitgebouwd heeft. Eerst werden de kopstations Noord en Zuid via een ondergrondse treintunnel doorheen de binnenstad met elkaar verbonden. Sindsdien heeft Brussel er een Centraal Station bij: een ondergronds stelsel van wachtzalen, trappen en perrons onder een toegangsgebouw vlakbij de Grote Markt. De overgang tussen treincoupé en historische binnenstad is er onmiddellijk. Naar aanleiding van de wereldtentoonstelling in 1958 werd ook het wegensysteem aangepakt. Door middel van tunnels, viaducten en ongelijkvloerse kruisingen middenin de stad, werden de ringboulevards en invalswegen ingericht als

gestroomlijnde verkeerskanalen. Grote parkeergarages middenin de stadskern completeerden de gemoderniseerde auto-infrastructuur. Sindsdien volgde men in wezen hetzelfde principe, alleen werd de uitvoering fijnzinniger. Nieuwe parkeergarages zijn voortaan ondergronds, viaducten worden door tunnels vervangen, in een enkel geval takt de parkeergarage eveneens ondergronds op de snelwegtunnel aan. Brussel wil een stad zijn die geen vertraging is op de route. Wie met de trein reist, glijdt er comfortabel onderdoor. Wie met de auto komt, rijdt een adembenemende tocht door opeenvolgende tunnels (één ervan is 3 km lang) en komt in het stadshart, als een dolfijn, enkele malen aan de oppervlakte.

Stedenbouwkundige versus stadsliefhebber

Vanuit een orthodox standpunt hoort het om de bouwpraktijken die met de opwaardering van Brussel gepaard gaan, af te keuren. Maar men kan toch niet ontkennen dat van dezelfde achteloze brutaliteiten ook aantrekkingskracht uitgaat? Passen de dissonante skyline en de zware verkeersinfrastructuur die het stadsbeeld zouden ontsieren, niet uitstekend bij de stadservaring van Brussel? Lonkt er geen fascinatie voor de krachten die Brussel als een performante terminal op peil brengen? Zit er geen schoonheid in de onbeheersbare vitaliteit van de grote stad? Wellicht schuilt daarin zelfs het sublieme van deze postfordistische metropool. De ware grootstedelijke allure van Brussel zit in het gebrek aan zachtzinnigheid waarmee de stad voor internationale ambities uitgerust werd en wordt.

Op grond van dergelijke fascinaties voor de spanningen van de grootstad tekent zich een merkwaardige tegenstelling af tussen de stedenbouwer en de stadsliefhebber. Voor de eerste is Brussel een catalogus van mistoestanden, bij de andere komt het conflict-en-congestie programma van echte stedelijkheid voor ogen. De stad die de stedenbouwkundige op het oog heeft, is normalerwijs een beter geordende en beter georganiseerde stad. Daardoor ziet de stedenbouwer zichzelf in een dienende, helende of zelfs reformistische rol. Aan de werkelijkheid moet verholpen worden: de stad dient meer gestructureerd, leesbaar, hygiënisch, verkeersveilig, groen, leefbaar, ... ingericht te worden. Voor de stadsliefhebber anderzijds is de bestaande toestand die in de ogen van de stedenbouwkundige zo mank loopt, dikwijls juist erg aantrekkelijk. Conflict, frictie, potpourri en brouhaha: ze vormen de kruiden die het stedelijk leven zo opwindend doen smaken. De stadsliefhebber leeft van de roes van de grote stad. Deze tegenstelling laat zich bijvoorbeeld treffend zien in de verschuivende opvattingen over de stad in de modernistische cultuur. In de teksten van Alfred Döblin of Georg Simmel en in de beelden van Paul Citroen of Walter Ruttmann wordt de schokkende moderniteit die met het leven in de grote stad gepaard gaat, erkend of zelfs gevierd. Modernistische architecten daarentegen zoals Le Corbusier of Ludwig Hilbersheimer formuleren door hun stedenbouwkundige plannen een steriel alternatief en keren zich zo tegen het chaotische stadsleven, dat ze overigens in hun persoonlijke leven wel weten te appreciëren. Het dissonante, het vreemde en het vele dat in de stadscultuur kan gedijen, wordt door de architectenplannen tenietgedaan. Het is niet dezelfde moderne metropool die modernistische stadsliefhebbers dan wel modernistische stedenbouwers aanprijzen.

Dit onderscheid tussen stedenbouwer en stadsliefhebber gaat uiteraard terug op een onderscheid tussen ethiek en esthetiek. Het is evident dat de hectische dynamiek van

de grootstad hand in hand gaat met onrecht. Daarom kan het esthetisch genoeg van de grootstedelijke chaos pervers genoemd worden—maar ook alleen maar dan—wanneer onlosmakelijke ethische overwegingen in rekening dienen gebracht worden.

Europakruispunt

Is Xaveer De Geyter een stedenbouwer of een stadsliefhebber? De puls van de grootstad sleept hem ontegensprekelijk mee. Hij behoort niet alleen tot het slag architecten dat meer van New York dan van Siena houdt (en nog meer van Sao Paolo) maar vooral de provocerende inhoud van zijn ontwerpen sluit uit hem in te lijven bij orthodoxe stedenbouwers. De niet door fatsoen gehinderde ideeën voor de stad bezorgen Xaveer De Geyter Architecten een ambivalente positie, tussen stedenbouwkundige en stadsliefhebber in. In de ontwerpen voor de meest legendarische plek van de moderniseringsperikelen van Brussel, het Europakruispunt, komt die positie scherp aan het licht.

Na de voltooiing van de ondergrondse noord-zuid-treinverbinding door de stadskern, werd een groot terrein tegenover het nieuwe Centraal Station niet onmiddellijk ingevuld tijdens de heropbouwcampagne. Het bleef als een onbestemde leegte liggen en werd voorlopig benut als parkeerterrein met tankstation, terwijl het ironisch genoeg de hoogdravende naam Europakruispunt kreeg. Dit immense gat pal naast de pittoreske prentjes van Grote Markt en omgeving, heeft aanleiding gegeven voor een lange rij voorstellen, wedstrijden en visies waarvan niet één het ooit tot realisatie haalde.

Ook Xaveer De Geyter droeg daar toe bij. In 1983 werkte hij samen met Stéphane Beel, Arjan Karssenberg en Willem-Jan Neutelings een eerste maal aan een wedstrijdinzending voor het Europakruispunt. De site lag er toen nog onbebouwd bij en die leegte wordt in het wedstrijdontwerp juist als grootstedelijke potentie uitgebuit. Het plan voorzag in een immens plein dat alle circulatie en programma's onder, boven en naast het plein helder ontsloot. De schaduwstad van parkeergarages, treintunnels en voetgangerspassages werd niet verdoezeld maar onthuld. De schuchtere aanzet van een skyline naast het Centraal Station werd in het ontwerp door nieuwe wolkenkrabbers geradicaliseerd. Het grote niveauverschil dat overal in de Brusselse stadskern een grens bepaalt tussen burgerlijke bovenstad en volkse benedenstad, werd door de groep met Xaveer De Geyter eveneens geëxpliciteerd, onder de vorm van een lange keermuur. De grootstad werd hier geassocieerd met het —soms harde— conflict van verschillen en het plan deed daar recht aan: conflicten moeten niet per se geheeld en toegedekt worden maar kunnen in hun expliciete confrontatie aanvaardbare en zelfs gegeerde stedelijkheid vormen. In het wedstrijdontwerp van 1983 werden de grootstedelijke potenties van het lege Europakruispunt niet gesust maar integendeel geactiveerd tot een betekenisvolle clash.

"It is too early to furnish the leftover spaces"

Uiteindelijk hebben de bouwpromotoren op het Europakruispunt hun slag thuisgehaald. Halverwege jaren '80 zijn er drie grote hotels neergepoot in "Vlaamse Renaissance"-stijl, rond een doods binnenplein met verborgen parkeergarage: een onecht decor van

pre-industriële stedelijkheid. Wanneer Xaveer De Geyter Architecten in 1997 deelneemt aan de nieuwe wedstrijd voor de herinrichting van de openbare ruimte rond het Europakruispunt, is de leegte er dus niet meer om uit te buiten. Met dezelfde zin voor tegendraadsheid kiest hij nu als ontwerpprincipe de ten top gedreven volte.

Voor Xaveer De Geyter is het te vroeg om de huidige situatie te beschouwen als het eindstadium van de reeks stedenbouwkundige interventies op deze plek. Hij weigert de doos met bomen, smaakvol straatmeubilair en kunstwerken boven te halen en zo de resterende open ruimte te fatsoeneren en te bestendigen. "The urban battle around Europa-kruispunt is not settled yet; (...) We think it is too early to furnish the leftover spaces. Our proposal is to retrace the borderline between public and private and to form a conglomerate out of the existing", stelt de projecttoelichting.

Het wedstrijdontwerp van Xaveer De Geyter Architecten reduceert de onbebouwde oppervlakte in de omgeving van het Europakruispunt tot een kwart van de huidige door tussen de Grote Markt en de kathedraal veel meer bouwmassa neer te zetten. Zowel bestaande kleine dwarsstraten als de brede stedelijke snelweg worden dichtgebouwd, zodat de buurt rond het Centraal Station en het Europakruispunt aaneensmelten tot één groot bouwblok. De ontwerper wijt immers de troosteloze aanblik van de openbare ruimte in deze omgeving aan een probleem van overmaat. Juist omdat er teveel is, verdrinkt de open ruimte in vormeloosheid en wordt ze te weinig intensief gebruikt. De reductie van onbestemde open ruimte zal van de weeromstuit de overblijvende ruimte des te scherper articuleren. Zo krijgen het plein voor de kathedraal en de helling tussen de Kunstberg en de Grote Markt dankzij het dichtbouwen elders een beter gedefinieerde vorm en statuut. Ook omdat het verkeer zijn weg zal moeten zoeken langs minder straten, zal de concentratie van stedelijke vitaliteit rond het Europakruispunt vanzelf fel toenemen. In het superblok dat uit het conglomeraat van bestaande en nieuwe gebouwen en boven- en ondergrondse infrastructuur ontstaat, zijn programma's voorzien die de functievermenging van dit stuk stad ten goede komen, waaronder woningen. De op het eerste zicht chaotische samenklontering wordt gestructureerd aan de hand van diverse strengen bijeenhorende ruimtes die doorheen het blok lopen. Zo is er een aaneengesloten stelsel van onder- en bovengrondse congresfaciliteiten, een ontsluitingslus naar de stationsingang, voor openbaar vervoer en voor toeristenbussen, en blijft er ook een continue keten van publieke plekken en routes gegarandeerd. Verschillende keren zijn er contaminaties of overlappingsen tussen de diverse gehelen, waarbij ruimtes die eigenlijk privé of collectief eigendom zijn een publieke rol zullen moeten spelen. Xaveer De Geyter Architecten extrapoleert in dit wedstrijdplan de botte verkeersinfrastructuur die Brussel en in het bijzonder de buurt rond het Centraal Station kenmerkt. De tunnels, doorgangen, ondergrondse programma's worden vermenigvuldigd en vermengd met de bovengrondse stad tot een ongemeen vitaal resultaat ontstaat dat de confrontaties van uiteenlopende werelden in de metropool spannend ensceneert. De dynamiek die de werveling van volumes, bewegingen en activiteiten in het superblok uitstraalt, beantwoordt aan de fascinatie voor het maken van de grootstad die Xaveer De Geyter drijft.

Tegen de conformistische stedenbouwkunde

Belangrijke onderdelen in het recente wedstrijdontwerp voor het Europakruispunt belijden op het eerste gezicht een vorm van stedenbouw die genoegzaam aanvaard is.

De zorgvuldige afbakening van pleintjes op een "menselijke" schaal, de invoering van wonen tussen de bestaande functies, de opname van de solitair ingeplante gebouwen in een bouwblok met een aaneengesloten gevelomtrek: het zijn stereotiepe aspiraties van een behoedzame stedenbouwkunde. Bij Xaveer De Geyter evenwel vertegenwoordigen ze slechts één kant van het oxymoron dat zijn ontwerpen kenmerkt. Het ontwerp intensifieert tegelijkertijd dichtheid, menging en ontsluiting in zo'n mate dat ze de vloer aanvegen met de stedenbouwkundige gebruiken.

De Europakruispunt-inzending is in het bijzonder tegendraads omdat ze met plezier een dogma schendt van de conformistische stedenbouw van dit moment. Het stedenbouwkundige debat heeft het inderdaad ten overvloede over de crisis van de openbare ruimte. Meestal verheerlijkt men dan vroegere noties van stedelijke openbare ruimte tot ideaalvoorstellungen terwijl men om het tij te keren eenvoudigweg rekent op een frisse heraanleg van straten en pleinen. In de ogen van talrijke goedmenende stedenbouwkundigen is een grote hoeveelheid openbare ruimte onomstotelijk een goede zaak. Meer groen, meer pleinen, meer openbaarheid worden soms op een overdreven manier ingezet, en illustreren andermaal hoe voor de stadsliefhebber wezenlijk stedelijke kwaliteiten als congestie en conflict aangetast kunnen worden door een stedenbouwkundige praktijk op automatische piloot. Openbare ruimte is momenteel een heilig huisje van de stedenbouw. In het ontwerp van Xaveer De Geyter Architecten wordt de openbare ruimte gedeeltelijk afgeschaft, valt ze minder samen met open ruimte en zijn er weinig bomen te bespeuren. Ten opzichte van de geschetste mainstream standpunten over de publieke ruimte is dat een polemische zet die kan tellen. Maar anderzijds, ook ten opzichte van de kritiek die de openbare ruimte door commercialisering en privatisering belaagd ziet, lijkt het plan te provoceren. Het plan gaat achteloos om met allerlei verglijdingen tussen private, collectieve en publieke ruimtes of programma's en stelt zich dus wel erg optimistisch op tegenover de ontwikkelingen die in Noord-Amerikaanse literatuur toch als doembeelden gesignaleerd worden.

Xaveer De Geyter heeft de gewoonte om een ontwerpvragestuk zo hard door te redeneren dat de gevestigde verwachtingen sneuvelen. Veelal bestaat de methode erin om de vermeend problematische kenmerken van een site te radicaliseren tot ze omslaan en interessant worden, of om de banale verlangens van de opdrachtgever eerst gewillig te aanvaarden en ze vervolgens ontstellend verregaand door te zetten. Deze tendens gaat ongetwijfeld terug op Xaveer De Geyters medewerking in OMA, waar dergelijk lucide denken de toon zet. Het kritische gehalte van de ontwerpbenadering van Xaveer De Geyter Architecten bevindt zich dus nooit in de aanvangsfase van het ontwerp maar verschijnt min of meer als venijn in de staart. Zo zal een ontwerp minder proberen om opgelegde randvoorwaarden principieel aan te vechten dan deze eerst schijnbaar instemmend aanvaarden en ze nadien zo te manipuleren dat ze fel op de proef gesteld worden en in feite een radicaal andere gedaante aannemen. Bijvoorbeeld werd in de woning te Mariakerke (1988-91) de voorgeschreven dakhelling, die op harmonieuze integratie van het bouwvolume in de omgeving gericht was, tot een ongemeen steile wig omhooggedreven en in Brasschaat (1990-1992) nam Xaveer De Geyter de modale wens om met veel privacy op een goed bereikbaar perceel in het groen te wonen op een haast sardonische manier ter harte. In de eerste wedstrijdinzending voor het Europakruispunt werd de leegte, door de goegemeente aanzien als het centrale probleem van de site, omgebogen tot de troef

van het plan, terwijl ook de inzending uit 1997 de verwachtingen van de opdrachtgever al gehoorzaamend ondersteboven keerde.

Eveneens net zoals bij OMA, blijft er echter twijfel hangen hoe fundamenteel kritisch deze virtueuze methodologie wel is. Gaat het veeleer om een macho soort intelligentie die zich aan een meesterlijke retoriek koppelt? De stedenbouwkundige visie van Xaveer De Geyter Architecten drijft minstens zoveel op esthetiek als op ethiek. Ze huivert van de toekomstvisioenen waarin de stad in harmonieuze consensus baadt, en ze verkiest een *dirty realism* interpretatie van de neo-liberale werkelijkheid. Xaveer De Geyter wisselt voortdurend het perspectief van de stadsliefhebber die het eigen genot van de roes zoekt, met dat van de stedenbouwkundige aan wie gevraagd werd een stukje van de wereld te verbeteren.

In Vlaanderen

In Vlaanderen kent de stedenbouwkunde sinds enkele jaren meer en meer succes, al blijft het nog steeds op een bescheiden niveau. In deze opgang heeft de ontwikkeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een onschatbare rol gespeeld, maar niettemin deinst Xaveer De Geyter Architecten sinds kort ervoor terug om ook dat kroonjuweel te provoceren.

In het stadsontwerp voor de stationsomgeving Sint-Pieters in Gent (1999) was de verdichtingseis die het Structuurplan voor stedelijke gebieden verkondigt, één van de voornaamste uitgangspunten. Het Structuurplan pleit voor concentratie in de stedelijke kernen vanuit het standpunt van duurzame ontwikkeling. Wie dus als stadsliefhebber het Structuurplan leest, zal nauwelijks geënthousiasmeerd geraken door de dichtheid die de stedenbouwkundigen aanbevelen want die lijkt in de eerste plaats voort te komen uit een negatief getinte argumentatie, namelijk beletten dat elders de open ruimte volgebouwd wordt. Vlakkbij het Gentse station daarentegen dreef stadsliefhebber Xaveer De Geyter de genoegens van grootstedelijke dichtheid door middel van een forse batterij hoogbouw ongelooflijk op tot de stedenbouwkundigen bleek om de neus werden. Hij deed toch niets anders dan de stedelijke verdichting zo goed mogelijk na te komen? Stond het Structuurplan dan geen *echte* steden voor de geest?

In een pas aangevangen studie over de stedelijke nevel tussen Brussel, Gent, Antwerpen en Leuven zal Xaveer De Geyter Architecten de "Vlaamse Ruit" tegen het licht houden. Die slagterm hebben we eveneens te danken aan het Structuurplan, dat daarmee de nieuw-stedelijke potenties van een samenhangend netwerk tussen de vier steden aanduidt. Is het onwaarschijnlijk dat deze potenties door Xaveer De Geyter Architecten andermaal radicaal doorgedacht zullen worden zodat vanuit het Structuurplan een logica ten voordele van diffuse stedelijkheid lijkt voort te komen die schijnbaar terloops de wezenskenmerken van hetzelfde plan ondermijnt?

Xaveer De Geyters polemische aanpak van stedenbouwkundige vraagstukken is in Vlaanderen zeldzaam maar levensnoodzakelijk. De Vlaamse stedenbouwkundige discipline verkeert, niet in het minst op bestuurlijk vlak, in volle expansie en herinnert daardoor aan de opgang die de sector van de monumentenzorg reeds gekend heeft. De keerzijde van die groei was de verstarring die de monumentenzorg lang geteisterd

heeft. Als men hetzelfde fenomeen in de stedenbouwkunde wil vermijden, dan dient men de kopstoten van Xaveer De Geyter Architecten als zeer heilzaam te incasseren.